Supplemento al n. 49 de «Il Piccolo» del 27 febbraio 1992

AUTO NOTIZIE

INSERTO MENSILE DEL
CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE



12 IN QUESTO NUMERO:

L'USATO A TRIESTE

QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 31 MARZO '92



Tutte «verdi» le Rover da Autosandra, in via Flavia. C'è anche un kit per catalizzare quelle già immatricolate. Il servizio all'interno.

IN COLLABORAZIONE CON
crt CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE

A CURA DELLA SPE - SOCIETÀ PUBBLICITÀ EDITORIALE

Motori Motori Motori Motori Motori Motori

PEUGEOT / LE NOVITA' 1992

Gamma superecologica







Ben 51 sono le versioni dell'ampia gamma ecologica che la Peugeot immette sul mercato nel 1992. Un punto forte della Casa francese sensibilissima alle vetture verdi per il problema anti-inquinamento, molto pressante e sempre più sentito anche in Italia dopo le ordinanze Ruffolo-Conte e il decreto del Consiglio dei ministri. Cinquantuno versioni delle quali 41 a benzina, 5 diesel e 5 turbodiesel che completano una gamma di cinque modelli (con 12 motori a benzina e 5 diesel), con una presenza in tutti i segmenti di mercato: dalle piccole 106 e 205 alle medie 309 e 405, alla grande 605. Il mercato italiano, finora poco sensibile ai problemi ecologici, si è d'un tratto svegliato e ora c'è una corsa abbastanza sostenuta al «catalizzato». L'attuale domanda è di poco superiore al 20 per cento, ma nei grandi centri urbani interessati alla circolazione a targhe alterne la percentuale addirittura si triplica. In Francia il 38 per cento del venduto è catalizzato (contro una media europea appena del 10) e da questa esperienza la Casa del leone ha avviato la sua produzione per l'Italia puntando decisamente sulle marmitte catalitiche, senza però intaccare la potenza delle vetture e le loro prestazioni. Dalla scattante 106 all'elegante 605 le «verdi» francesi dimostrano di appartenere a una generazione tecnologicamente proiettata nel futuro.

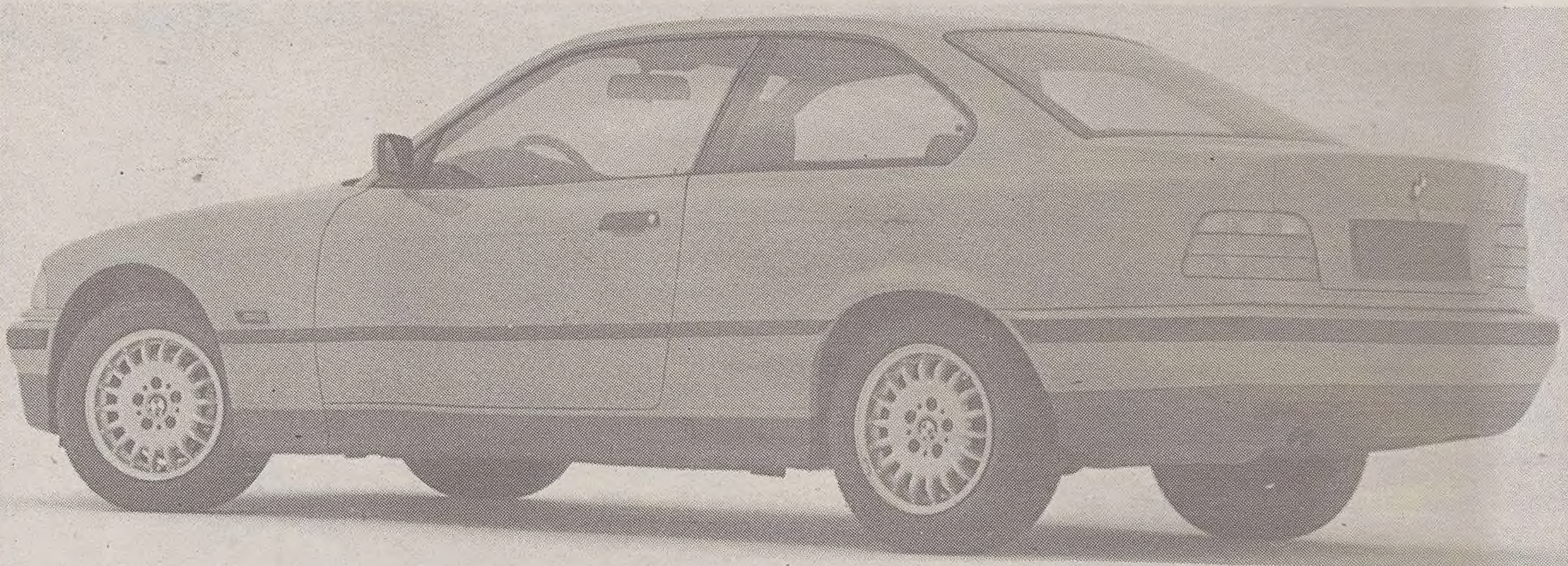
Per la gamma Catalyzed, per i modelli cioè a benzina, la marmitta è del tipo a tre vie, con sonda Lambda per la continua regolazione della miscela aria-benzina; i modelli a gasolio invece dispongono di un interessante sistema di ricircolo dei gas di scarico denomiato Egr (Exaust gas recirculation), che permette l'abbattimento degli ossidi d'azoto mediante il riciclo di una parte dei gas di scarico nel collettore di aspirazione. Questa porzione di gas viene stabilita da una centralina elettronica in funzione del regime e del carico del motore. Le versioni attualmente commercializzate presentano propulsori a gasolio omologati alla normativa europea del 1988, ma vengono ora riomologati senza alcuna modifica secondo la direttiva Cee del 1991.

Nel corso della sua storia la Peugeot ha sempre manifestato un'attenzione particolare nei confronti delle complesse problematiche legate al rapporto produzione-uomo-ambiente. Passi decisivi sono già stati compiuti dagli oltre 400 ricercatori che lavorano nelle varie sedi esclusivamente sull'ecologia. Il centro produttivo di Mulhouse (dove nasce la 106) è concepito secondo principi altamente evolutivi che hanno l'obiettivo di salvaguardare l'ambiente, attraverso la diminuzione del consumo delle materie nocive e la riduzione o soppressione degli scarichi industriali. Privilegiando di contro il riciclaggio o riutilizzo delle materie plastiche. Tutto ciò per far comprendere lo sforzo Peugeot nel campo dell'antinquinamento, con la conseguenza di produrre motori che si servono di sistemi di depurazione in grado di eliminare circa il 90 per cento dei gas inquinanti.

Per sensibilizzare i clienti all'acquisto di una vettura catalizzata la Casa francese ha contenuto al massimo l'aumento di costo: 700 mila lire per le versioni a benzina e al massimo trecento per quelle a gasolio.

BMW SERIE 3 COUPE' / L'OFFENSIVA TEDESCA ALLE AUTO GIALLE

Un Coupé da sogno



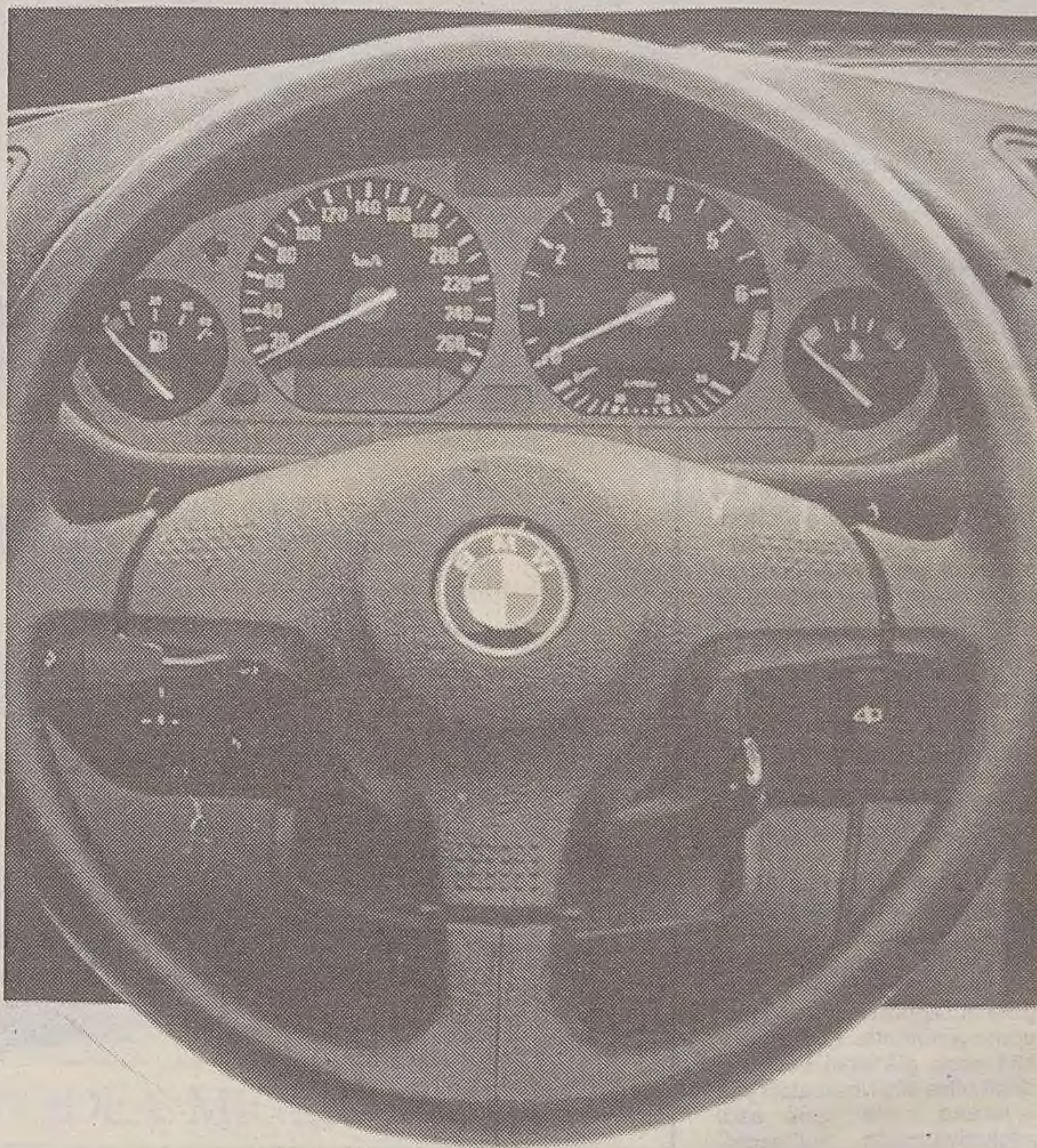
Piacevolissima da vedere, tutta da provare, la versione Coupé della nuova Serie 3 della Bmw è apparsa da una decina di giorni nei concessionari della Casa tedesca. E' in pratica l'immagine sportiva della riuscitissima berlina che tanti apprezzamenti ha ricevuto da parte degli automobilisti, da far prevedere per il 1992 un altro incremento delle vendite. Con una risposta concreta a richieste precise di mercato, la nuova Serie 3 della famosa fabbrica bavarese ha raggiunto il secondo gradino con questa Coupé, che sarà seguita più avanti da altre due versioni, la M3 e la Cabrio.

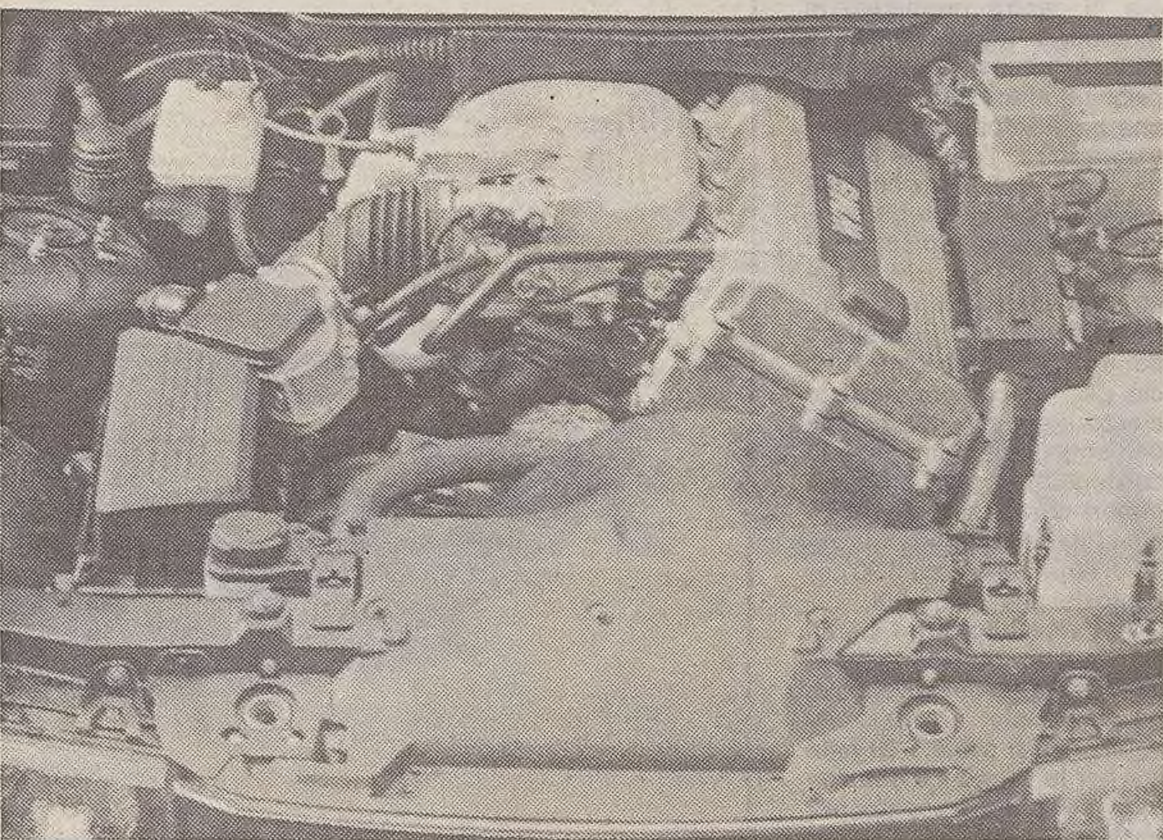
Sviluppata sulla base della berlina quattro porte, la nuova versione a due porte della Bmw ha modellato le sue linee con l'intento di fornire tanta grinta e sportività senza giungere a complicazioni e appesantimenti stilistici. Leggermente più lungo della sorella maggiore e naturalmente più basso (3 cm) il Coupé è caratterizzato da una linea a cuneo che parte dalla coda tronca per terminare al cofano anteriore molto abbassato, e da un'eccellente visibilità esterna fornita da un'ampia vetratura e da parabrezza e lunotto posteriore con inclinazione maggiore e montanti più stretti. Anche l'abitacolo è molto curato miscelando il concetto di sportività al confort e all'eleganza. Non ci sono sostanziali differenze nella plancia e nella strumentazione rispetto alla berlina, mentre un'ottima qualità dei materiali contraddistingue il Coupé. Non ci sono invece sedili molto avvolgenti anteriormente, che per le prestazioni della vettura sarebbero indispensabili. Esiste invece l'abbattimento degli schienali posteriori per aumentare il piano di carico.

Per quanto riguarda l'estetica, molto caratteristica è la sezione laterale, derivata da quella dell'850i, con la soluzione dei finestrini che si abbassano automaticamente all'apertura delle portiere. Molto interessante inoltre la presenza di specchi retrovisori e paraurti dello stesso colore della carrozzeria. Un Cx di tutto rispetto (0,31) per delle soluzioni aerodinamiche eccellenti che terminano sulla coda con il dente, ormai diventato una piacevole caratteristica anche dal punto di vista estetico.

La tenuta di strada è una delle doti che si apprezzano di più al volante del Coupé 3 della Bmw: ne esce una notevole sicurezza di guida con un assetto quantomai perfetto che permette di assorbire anche errori di valutazione di velocità d'entrata in curva. Le motorizzazioni comprendono un 1800is (213 km/h), un 2000i (214 km/orari) e un 2500i a sei cilindri in linea da 192 cv che arriva a 233 km orari. Mentre gli ultimi due motori sono già consolidati debutta sulla nuova Serie 3 il quattro cilindri a sedici valvole della 318is. Un propulsore molto interessante ed elastico che garantisce 140 cv di potenza massima. Sarà sicuramente quest'ultimo modello, assieme al 320i, quello più richiesto dal mercato italiano, in quanto il 325i diverrà alquanto proibitivo a causa dell'altissima aliquota Iva. Il 1800 inoltre eroga 3 cavalli in più del precedente, con una coppia più favorevole.

Riguardo ai costi il 2000 Coupé supera di poco i 40 milioni, mentre al 2500 manca mezzo milione per arrivare ai 60: 20 milioni di differenza (Iva... inclusa) sono davvero troppi!





BMW
Scheda tecnica 320i Coupé

MOTORE

Numero cilindri: 6 in linea; alesaggio e corsa: 80-66 mm; cilindrata: 1991 cc; potenza massima: 150 cv a 5900 g/m; alimentazione: iniezione elettronica M 3.1; distribuzione: 2 alberi a camme in testa; numero valvole: 4.

TRASMISSIONE

Posizione motore: anteriore longitudinale; Trazione: posteriore; cambio: 5 rapporti + Rm.

CORPO VETTURA

Sospensioni anteriori: a schema McPherson con snodo unico, piccolo braccio a terra positivo, compensazione delle forze laterali; sospensioni posteriori: a braccio centrale con bracci longitudinali e trasversali doppi con antibeccheggio; sterzo: a cremagliera servoassistito; freni: a disco anteriori ventilati.

DIMENSIONI

Lunghezza x larghezza x altezza: 4433 x 1710 x 1366; peso a vuoto: 1315 kg; pneumatici: 205/60 R 15''.

PRESTAZIONI

Velocità massima: 214 km/h; accelerazione: da 0-100 10''.

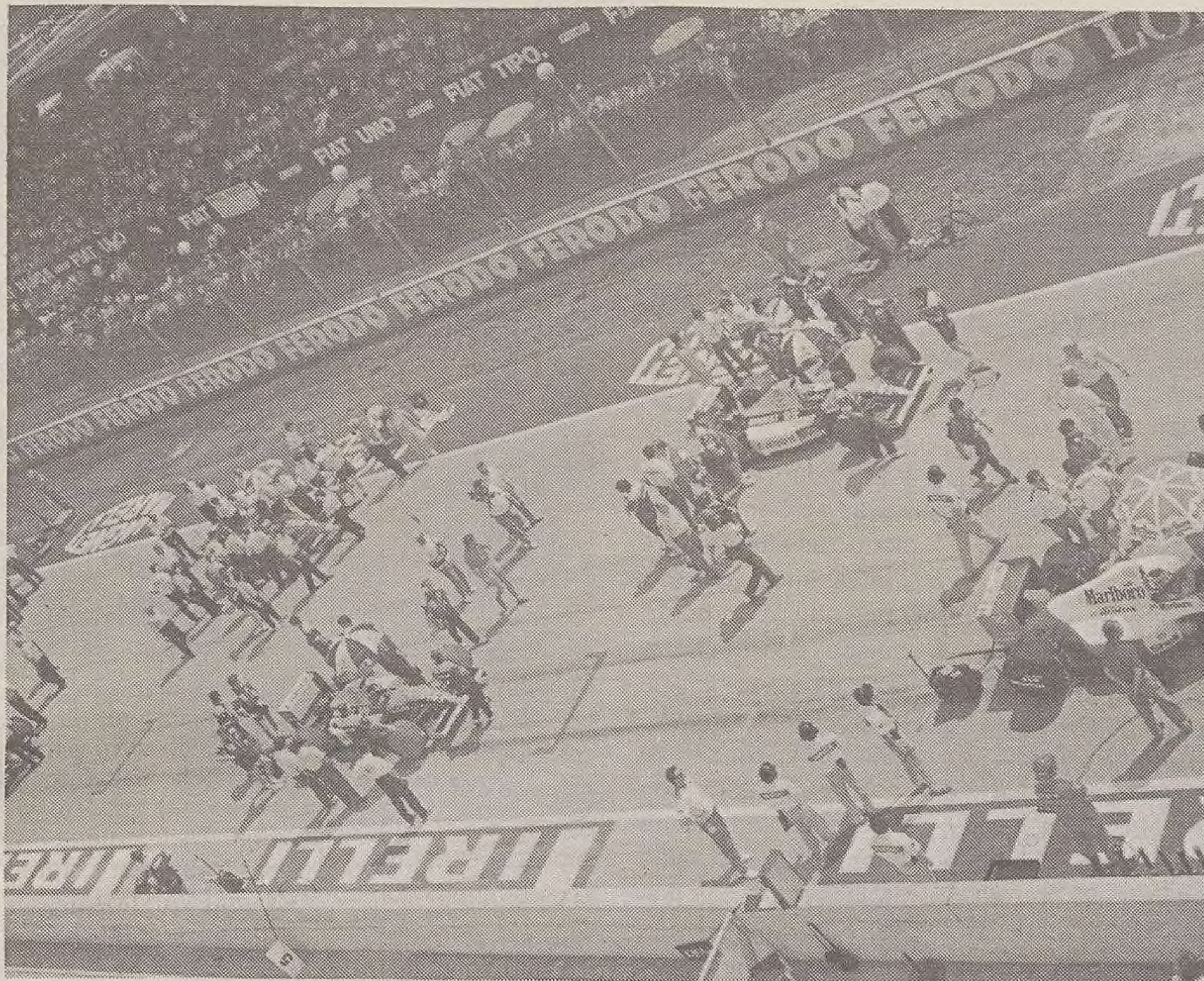
CONSUMI

A 120 km/h: 11,5 km/l.

43.o CAMPIONATO DEL MONDO

Formula 1 allo starter

Inizia domenica in Sud Africa la massima formula automobilistica. Grande incertezza nel circus iridato



Quello che sta per iniziare domenica prossima in Sud Africa è il 43.esimo Campionato del mondo di Formula 1, la categoria senz'altro più famosa di tutto lo sport motoristico. Una stagione, quella del 1992, che si apre all'insegna dell'incertezza.

Da una parte ci sono le due consolidate realtà rappresentate dalla McLaren (team che da quattro anni la sta facendo da padrone nel circo iridato) e dalla Williams, scuderia che riesce spesso a emergere, ma altrettanto spesso si fa sfuggire risultati che sembano acquisiti. Dall'altra ci sono delle potenzialità tutte da scoprire con una Ferrari che, reduce da una delle stagioni più disastrose di tutta la sua lunga storia, cercherà di risalire la china con una monoposto rivoluzionaria più nelle linee che nella sostanza, e che potrebbe rappresentare la grande sorpresa (nel bene o nel male) della Formula 1 1992.

Non meno attenzioni altre squadre come la Benetton, sempre a livello di promessa e mai di certezza; la Jordan, monoposto rivelazione dello scorso anno, che potrà contare sul supporto tecnico dei motori Yamaha; la Ligier che, acquisiti i motori Renault, sta ancora attendendo la decisione del sempre enigmatico Alain Prost, appiedato senza troppa gloria della Ferrari e in cerca di un riscatto non proprio facile.

La contesa motoristica avrà come attrici numerose marche: oltre al «nostro» Ferrari (fortemente rinnovato, più piccolo e leggero, con i tromboncini di aspirazione a livello variabile, le valvole variabili e un nuovo gruppo di collettori) ci saranno Renault, Honda, Ford Ilmor, Yamaha, Lamborghini, Judd, per un panorama motoristico molto diversifiicato, come non ricordavamo da tempo.

Il ritiro della Pirelli ha provocato, nel settore pneumatici, un regime di monopolio da parte della Good Year: un aspetto importante che troppo spesso non viene tenuto nella giusta considerazione.

Va ricordato che ogni qualvolta il campionato è stato disputato in regime di «monogomma», è risultato sempre combattuto e privo di un vero e proprio leader, a cauaa della politica della casa costruttrice che per contenere i costi fornisce ai team pochi tipi di pneumatici, che provocano adattamenti di tarature, sospensioni, eccetera.

Tra i piloti Senna e Mansell possono essere indicati come i potenziali protagonisti: fortunato, veloce, a volte non proprio corretto il primo; travolgente, sfortunato e incostante il secondo, rappresentano il più sintetitco sunto di quello che può essere espresso da un pilota di rango. I loro duelli risalgono al 1986, quando le collisoni tra i due non mancavano certo, e le polemiche neppure. Outsider di lusso possono essere considerati i loro «colleghi» di scuderia Berger e Patrese, con una particolare indicazione per il nostro Riccardo, il più collaudato pilota del circo, leader nelle partecipazioni ai Gran premi iridati. Nonostante i suoi prossimi 38 anni continua a vincere (e a convincere), a ottenere pole position e giri più veloci, segnando una longevità atletica di tutto rispetto e di raro riscontro.

Per i piloti Ferrari molto dipenderà dalla competitività della F 92 A. Per ambedue la corrente stagione potrà rappresentare una sorta di «prova del 9», con scarse possibilità d'appello: nel bene sia Jean Ivan potranno avere riferimenti di massimo vertice; al contrario la mancanza di risultati potrebbe segnare in modo decisivo la carriera di ambedue. In un anno privo del tre volte campione del mondo Nelson Piquet tocca nuovamente a un'italiana difendere i colori del gentil sesso nella massima formula. Lineamenti graziosi, bionda, dallo sguardo accattivante, Giovanna Amati sarà sicuramente tutta la scoprire in Formula 1, dopo aver ottenuto la consacrazione in Formula 3000.

L'ITALIA IN PISTA

Nonostante che con il passare degli anni la presenza tricolore nel circus della Formula Uno abbia raggiunto livelli di alta qualità (e numero), il tifo e la passione degli italiani sono rimasti legati al nome Ferrari. Una Ferrari reduce da una stagione poco edificante e che nel corso dell'inverno ha posto le basi per un suo rilancio. La monoposto presentata lo scorso 6 febbraio a Maranello ne rappresenta l'arma principale. Questi i dati tecnici.

AUTOVETTURA FERRARI	**F 92 A**
MOTORE	**3500 FERRARI (E1 A - 92)**
Carburante e lubrificante	**AGIP PETROLI**
Numero cilindri	**12 a 65°**
Numero valvole	**60**
Cilindrata cc	**3497,96**
Potenza massima CV	**maggiore 700**
Alimentazione	**Iniezione elettronica digitale WEBER-MARELLI**
Candele	**CHAMPION diametro 10mm**
Accensione elettronica	**MAGNETI MARELLI statica**
TRAZIONE	**Posteriore**
Comando del cambio	**Semi automatico a controllo elettronico**
Numero marce	**6+RM**
Freni sulle quattro ruote	**A disco autoventilanti in carbonio**
CAMBIO E DIFFERENZIALE	**Longitudinale Ferrari. Differenziale autobloccante**
SOSPENSIONI	**A ruote indipendenti, con molleggio del tipo a puntone anteriore e posteriore**
AUTOTELAIO	**In composito: nido d'ape con fibre di carbonio**
CARREGGIATA ANTERIORE mm	**1810**
CARREGGIATA POSTERIORE mm	**1678**
LUNGHEZZA mm	**4350**
LARGHEZZA mm	**2135**
ALTEZZA mm	**978**
PESO con acqua e olio Kg	**505**
RUOTE	**BBS diametro 13" (anteriore e posteriore)**
PNEUMATICI	**GOODYEAR**
SPONSOR UFFICIALI	**MARLBORO, FIAT, PIONEER**
ALTRI FORNITORI	**DIGITAL, AREXONS, USAG, TRW SABELT, MOMO**

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

CAMPIONATO AUTOMOBILISTICO F.V.G. / CHIUSURA IN STILE

Crosilla campione 1991

Una grande festa dello sport automobilistico ha contraddistinto le premiazioni del campionato automobilistico del Friuli-Venezia Giulia, nella sala congressi del castello di Susans messa a disposizione dal conte Formentini. Autorità politiche e automobilistiche regionali, con l'intervento del segretario nazionale della Csai, Erasmo Saliti, hanno consegnato i numerosi premi in palio ai migliori piloti e copiloti della regione in base a una speciale classifica a punti che tiene conto di tutti i piazzamenti ottenuti dagli iscritti nelle gare disputate sia in Italia che all'estero. Una graduatoria che non porta necessariamente a un nome di spicco che può o meno vincere gare imnportanti, ma a un pilota che corre con maggior costanza e qualità di prestazioni. Per il secondo anno consecutivo infatti ad aggiudicarsi l'ambito piatto d'argento messo in palio dalla concessionaria triestina degli sponsor Puja e Centurino è stato un navigatore, l'utilissimo copilota nei rally che contribuisce pressoché al 50% alla vittoria. Vincitore assoluto per il 1991 è stato proclamato il trentacinquenne pilota di Coneglians, Luigi Crosilla, titolare di un'autofficina, con quindici anni di carriera alle spalle.



Crosilla, il primo di tre fratelli corsaioli, ha conquistato il più alto gradino del podio correndo in coppia con Alberto Cimenti nel Trofeo Opel (anche Cimenti abita nel centro carnico e ha vinto la classifica Rally) e ancora un paio di gare con un altro pilota. Secondo assoluto e primo nel settore velocità il cividalese Pace Cappellari; terzo Nicola Vanino, secondo dei navigatori.

Durante le premiazioni è stato pure ricordato il navigatore Pietro Del Pup, scomparso esattamente un anno fa durante un'immersione nel fiume Natisone. Il premio alla memoria del copilota friulano (che ha corso nel trofeo A112 con Comelli, Corredig e altri) è andato a Flavio Candoni, tolmezzino, che ha disputato finora 67 rally, una decina dei quali ad alto livello.

Imperiosa è giunta da più parti la richiesta di un impianto fisso (leggasi autodromo) per dare la possibilità agli oltre duecento piloti della regione di potersi tra l'altro allenare senza pericoli, senza dover sottostare a lunghe e dispendiose trasferte in quelli esistenti nell'Italia centrale. Ma purtroppo è stato rilevato che oltre a una non volontà politica si sono messi più volte di mezzo i gruppi ambientalisti in nome di un ventilato inquinamento acustico e atmosferico.

Il campionato automobilistico del Friuli-Venezia Giulia ha chiuso con un buon successo l'edizione del decennale premiando alla fine la Scuderia Friuli come la migliore in assoluto con il 61 per cento dei suoi piloti premiati, distanziando di gran lunga la Red-White di Cividale e la Squadra Corse Trieste.

Claudio Soranzo

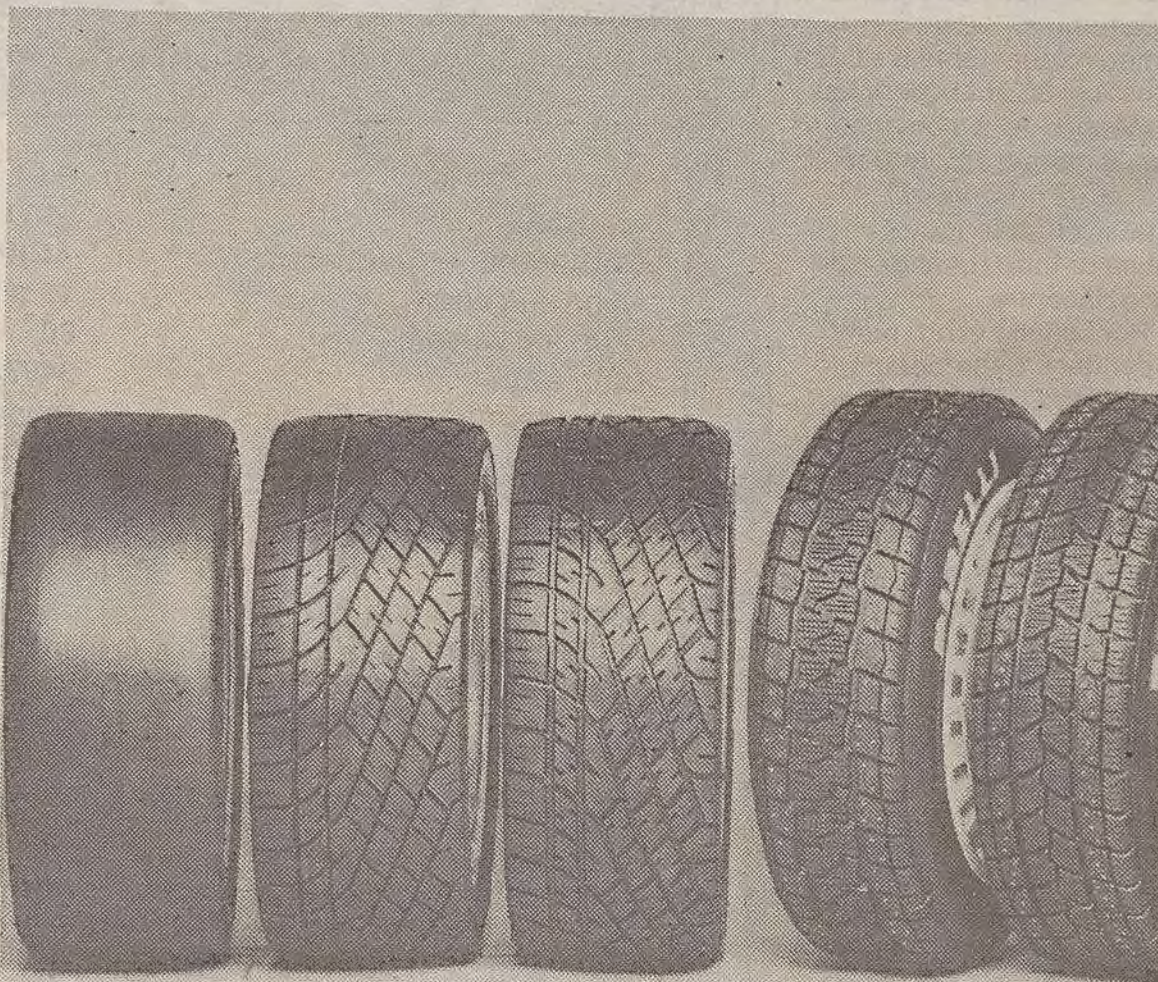
PNEUMATICI / DALLE CORSE ALLA STRADA

Le gomme del «Montecarlo»

Si sa che in tutte le corse automobilistiche, ma specialmente nei rally, un fattore preponderante per la vittoria, come per la sconfitta, è costituito dai pneumatici. Uno degli appuntamenti più difficili da gestire in fatto di gomme è sicuramente il Rally di Montecarlo, disputatosi quest'anno dal 23 al 29 gennaio. Nel pieno della stagione invernale e nelle zone di montagna in cui si svolge, rappresenta il massimo dell'imprevedibilità nelle condizioni atmosferiche, che implicano, anche nel corso della stessa prova speciale, alternanza di tratti innevati, ghiacciati e asciutti. Diventa quindi essenziale poter disporre di una gamma di coperture estremamente ampia e articolata.

La Pirelli per esempio, fornitore ufficiale della Toyota, dopo una lunga serie di test tra novembre e gennaio, ha messo a punto per la nuova versione della Celica 4 WD Gr A una gamma di coperture particolarmente specializzata, che comprende ben sette tipi di penumatici tra cui i Winter 700, 210, Turini e Rally per fondi innevati e gli Slick, Intermedio e Rain rispettivamente per asfalto asciutto, umido e bagnato. L'azienda milanese ha portato a Montecarlo ben 2700 pneumatici a disposizione degli equipaggi Sainz-Moya, Alen-Kivimaki e Schwarz-Hertz, allo scopo di contrastare il passo ai vari campioni su Lancia, Ford e le altre marche giapponesi. All'infuori dei tipi Winter Turini e Rally, gli altri cinque tipi hanno un calettamento da 17 pollici che conferisce una migliore precisione di guida e permette l'utilizzo sulla nuova Celica di impianti frenanti di maggiori dimensioni. Nel tipo Slick poi le mescole «C» (Cold) sono state ulteriormente sviluppate per un impiego specialistico in condizioni di basse temperature. Tali mescole, che a differenza di quelle siglate «D» (Dry) non necessitano di preriscaldamento, raggiungono in poche centinaia di metri la temperatura ottimale di utilizzo e riescono a mantenere la massima efficacia anche in presenza di verglas e fondi umidi.

Claudio Soranzo



FORLI'

Corso fuoristrada

Non si nasce sapendo guidare in fuoristrada, ma come comportarsi con la propria 4x4 su fango, neve, ghiaccio, sabbia, sterrati veloci, guadi, forti pendenze, buche e ostacoli neutrali si può imparare. L'ultima nata in fatto di scuole si trova a Sportilia, in provincia di Forlì, ed è gestita dalla Omo-Off road Mediterranean Organization. Il corso dura tre giorni, da venerdì a domenica, e la scuola ne organizza uno ogni settimana dal 28 febbraio al 31 maggio. I partecipanti, divisi tra principianti e coloro che già praticano il fuoristrada, troveranno sul posto le macchine e saranno seguiti nelle lezioni teoriche e pratiche da istruttori qualificati. Gli interessati si possono rivolgere alla Omo telefonando ai seguenti numeri: 06/380226-381500-5923288-5917822.

LIVIO LUPIDI / TRIESTINO DOC NELL'AGONISMO AUTOMOBILISTICO

Quindici anni di corse

Il rally del Carso lo attende come vincitore assoluto con la Clio 16 v.

Cordiale, affabile, tranquillo, modesto: quattro aggettivi per descrivere sinteticamente uno dei piloti più amati di Trieste. Stiamo parlando di Livio Lupidi, 32enne «conduttore» di un accogliente bar del capoluogo giuliano dove, tra un caffè e un aperitivo si possono inviare fax, prenotare aerei, mandare i fiori alla persona amata, e tante altre cose ancora. In mezzo a tutte queste «necessità» Lupidi si destreggia velocemente, e alla grande, come quando è al volante della sua macchina da corsa in un rally sul Carso o al «Sanremo» mondiale. La sua grande passione.

Quest'anno compie il quindicesimo di attività, con un programma minimo di cinque gare: le te regionali più importanti e cioè i Rally del Carso, Festival di Majano e Piancavallo (quest'ultimo valido per il campionato europeo), più la famosa Targa Florio a Palermo (campionato italiano Totip ed europeo) e il Sanremo, come sempre valido per il campionato del mondo. Correrà nuovamente con la Clio 16 valvole elaborata in Gruppo A, la stessa che ha portato al debutto italiano lo scorso anno a luglio a Majano. E' arrivato sesto assoluto, Lupidi, con una vettura giovane, ancora in fasce, da trattare con i guanti. La Clio è un 1800 cc aspirato, con soltanto due ruote motrici, quelle anteriori, con molti limiti quindi rispetto alle 4Wd Toyota e Lancia. Il traguardo è arrivare primi della categoria «2 ruote motrici» battendo avversarie del calibro delle Opel Gsi e delle Peugeot 205; un termine raggiungibile data la maggiore leggerezza della Clio, la frenata migliore (sono tutti pareri di Lupidi) e gli innesti frontali, molto più rapidi, del cambio a sei marce.

Livio Lupidi, che inaugura la stagione 92 con il Rally del Carso in programma ad aprile tra Trieste, Capodistria e Sesana, correrà anche quest'anno con il cugino Mario Ferfoglia, 33enne ispettore commerciale, con grande esperienza di co-pilota anche in campo internazionale. Ferfoglia ha vinto il Trofeo Fiat Uno con Alex Fiorio e un campionato europeo al fianco di Mario Panontin sulla mitica Lancia 037. Ma com'è stata la carriera di Livio Lupidi? Ha iniziato a correre nel 1987 e già nell'82 si classifica fra i primi 10 al Rally di Sanremo con una R5 Turbo. Vince quindi diverse gare nazionali e nell'86 si ripete nella competizione mondiale ligure giungendo primo di Gruppo N e nei primi dieci assoluti, risultato che ripete nell'europeo Piancavallo. Dall'87 in poi non ha più partecipato a campionati, ma solo a singole gare cambiando spesso vetture. Porta così al debutto, ai primi passi alla ricerca dell'affidabilità fresche Opel Gsi, Sierra Cosworth, Mazda, Delta Integrale, R11 e R21 Turbo. I peccati di gioventù si fanno presto sentire e molti ritiri costellano l'87 e l'88, nonostante avesse affrontato tutte le gare con molta professionalità. Ma come mai, dopo i buoni inizi, c'è stato questo cambio di tendenza? «Quando uno non riesce a trovare delle grossissime sponsorizzazioni — afferma sconsolato Lupidi — deve scegliere questi programmi, con il rischio di non portare in fondo la macchina. Sono programmi economici in cui devi mettere molto del tuo; è gratificante dal punto di vista professionale però molto spesso non porta risultati». La Clio invece è andata bene tanto che dopo il Majano è stata usata da Fiora a Bassano e a Verona, dov'è giunto secondo, grazie al grosso lavoro fatto dalla Renault France e dai preparatori italiani. Ma nemmeno Lupidi è stato profeta in patria dal momento che per poter correre ad alti livelli ha dovuto emigrare. Ora corre per la «Città di Castelfranco», ma se questa decidesse per quest'anno di non dargli niente ritornerebbe a Trieste, dal momento che Azzarita e Prodani stanno facendo un ottimo lavoro con l'Aci-Sport Trieste. Solo la «Famurs» gli ha dato una mano nel '91: a questa spera se ne uniscano delle altre per poter portare il nome di Trieste vincente.





Il conto alla rovescia sta per concludersi per la «Vento», l'ultima nata in casa Volkswagen, una berlina media a tre volumi che ha debuttato in gennaio al Salone di Bruxelles. Destinata a diventare l'erede della «Jetta», un modello che non ha avuto molta fortuna in Italia, la «Vento» apparirà sul nostro mercato ai primi di marzo con l'impegnativo compito di riconquistare una buona porzione di consumatori in un settore di mercato dalla concorrenza molto spietata.

E' in pratica una Golf a tre volumi, con un nuovo look rispetto alla Jetta nel quale predominano le linee arrotondate a tutto vantaggio dell'aerodinamica. Cofano anteriore abbassato, linea longitudinale a cuneo e coda tronca caratterizzano questo modello che viene offerto in linea con le esigenze ecologiche attuali. Tutte le versioni sono dotate di marmitta catalitica a tre vie con sonda Lamda, mentre per il massimo fattore di sicurezza ha la possibilità di essere equipaggiata, come optional, dell'«air-bag», il palloncino che si gonfia automaticamente e supervelocemente davanti al pilota e passeggero in caso di urto frontale.

La gamma della «Vento» si presenta con tre livelli di equipaggiamento: Cl, Gl, Gt, e con cinque diversi tipi di motorizzazione: tre a benzina e due diesel. Il top è rappresentato dal V6 (6 cilindri a V) da 2.800 cc con una potenza di 174 cv e una velocità massima di 225 km orari, seguono il 2.000 da 115 cv e 198 orari, due versioni 1.8 da 90 e 75 cv con velocità di 180 e 168 e le due versioni a gasolio, 1.9 normale e turbo. In arrivo fra non molto la 1.600 e la station-wagon.

DA AUTOSANDRA IN VIA FLAVIA

Rover tutta verde

Un kit per tutti i modelli già prodotti — Le nuove Cooper 1300 S, 800 Sterling e 114 GTi





Targhe alterne o no, la Rover ha già pensato ai suoi clienti ed è in grado di offrire, oltre all'intera gamma in versione catalizzata (e non), anche un kit per rendere «pulite» con marmitta catalitica e sonda lambda a tre vie, tutte le sue macchine già circolanti.

Da Autosandra in via Flavia 17, concessionaria unica per Trieste e provincia della Casa inglese (oltre che della Honda e della Suzuki), sono disponibili i kit di aggiornamento per tutte le Rover, dalla Mini alla serie 800 ad un costo contenuto, 1.200.000 lire più Iva.

Alle macchine nuove catalizzate viene rilasciata l'omologazione con il certificato d'origine, le altre vengono riconsegnate al cliente con l'omologazione sul libretto di circolazione.

La Rover sta predisponendo analoghi kit anche per le sue fuoristrada, Land Rover, Range Rover e Discovery. La manodopera è gratuita se il kit viene montato al momento della consegna della vettura nuova, mentre varia da macchina a macchina per quelle già circolanti.

Autosandra ricorda che dal 3 febbraio 1992 le vetture diesel sono esentate per tre anni dal pagamento del superbollo, e pagano la stessa tariffa delle auto a benzina. Ma veniamo alle novità inglesi.

Rover 800

Sarà disponibile a partire da marzo la nuova Rover serie 800 Sterling 4 porte, con motore 2000 cc 4 cilindri di nuova progettazione, capace di erogare 194 cavalli di potenza e di spingere la macchina a 240 km/h. La Rover 800, catalizzata, monterà l'ABS di serie.

Mini Cooper

Nel 1964 le Mini Cooper trionfarono al Rally di Montecarlo e le piccole vetturette inglesi entrarono nella leggenda. Una leggenda che si sta rinnovando con la riedizione della Mini Cooper 1300 S, identica nell'estetica a quella del 1964 e con fari supplementari, iniezione elettronica, interni e volante in pelle e marmitta catalica di serie. Il motore eroga 63 cavalli a 5500 giri, che spinge la Cooper a oltre 150 km/h. Il consumo è di 5.8 per 100 chilometri a 90 all'ora. Costa 14.230.000 lire. E' disponibile anche la Mini Cooper 1300 in versione a carburatore.

114 GTi 16 v

E' la versione più potente della serie 100 della Rover. Monta un motore 1396 cc 4 cilindri trasversale, bialbero, 16 valvole, con iniezione elettronica «multipoint», che eroga una potenza di 103 cavalli. E' di serie la marmitta catalitica trivalente con sonda lambda. Come tutti i modelli della serie 100, anche la 114 GTi 16 v ha il cambio a 5 marce e le punterie idrauliche, una raffinatezza che finora era riservata prevalentemente a vetture di costo maggiore. Ciò determina maggior silenziosità e riduce la manutenzione. La 114 monta cerchi in lega da 13 pollici e pneumatici a profilo super ribassato 185/55 x 13 HR. La 114 GTi ha praticamente tutto di serie, dal volante sportivo al sedile del guidatore con supporto lombare regolabile. Unici optional sono il tettuccio apribile e la vernice metallizzata. La 114 GTi con iniezione elettronica multi-point costa 17.230.000 lire chiavi in mano.

a. b.

DA CARVAT LA NUOVA ALFA 155

La più bella del reame

Motori 4 cilindri da 1.8 e 2.0 litri e il V6 da 2.5 - Tutte le versioni oltre i 200 km/h

Tanto tuonò che piovve. La pioggia, in questo caso, si chiama Alfa 155, una macchina attesa fin della presentazione e che da alcune settimane è in consegna da Carvat, la concessionaria Alfa Romeo di via Caboto.

Il successo è stato immediato, tanto tra gli Alfisti quanto presso i possessori di altre marche.

Diciamo subito che l'attesa per la consegna è di circa un mese e la 155 sarà affiancata prossimamente dalla versione 4X4, con trazione integrale permanente e giunto viscoso. L'Alfa 155 base, la 1800 TS con servosterzo e chiusura centralizzata delle portiere, costa 26.126.000 lire chiavi in mano.

Prima di passare alla 155 daremo un'informazione che di questi tempi è un po' il cruccio di tutti gli automobilisti. L'Alfa Romeo sta pensando a un kit per poter catalizzare tutte le macchine acquistate dopo il 1988, che dovrebbe essere disponibile nel giro di qualche settimana.

Tornando all'Alfa 155, va premesso che tutte le versioni sono solo catalizzate.

E' commercializzata nelle versioni Twin spark 1.8, Twin spark 2.0 e V6, con motori a 4 o 6 cilindri.

Il motore aspirato 6 cilindri a V da 2.5 litri è un bialbero con albero a camme per ogni bancata di cilindri ed è dotato di accensione elettronica. Sviluppa una potenza di 166 cavalli a 5800 giri e consente alla 155 una velocità massima di 215 km/h.

Le versioni Twin spark da 1.8 a 2.0 litri hanno motori 4 cilindri in linea che sviluppano rispettivamente una potenza di 129 e 143 cavalli, entrambi a 6000 giri. La versione 1.8 spinge la macchina a 200 all'ora, il due litri consente una velocità di punta di 5 chilometri superiore.

L'Alfa 155 ha motore e trazione anteriori, con servosterzo fornito di serie su tutte le versioni.

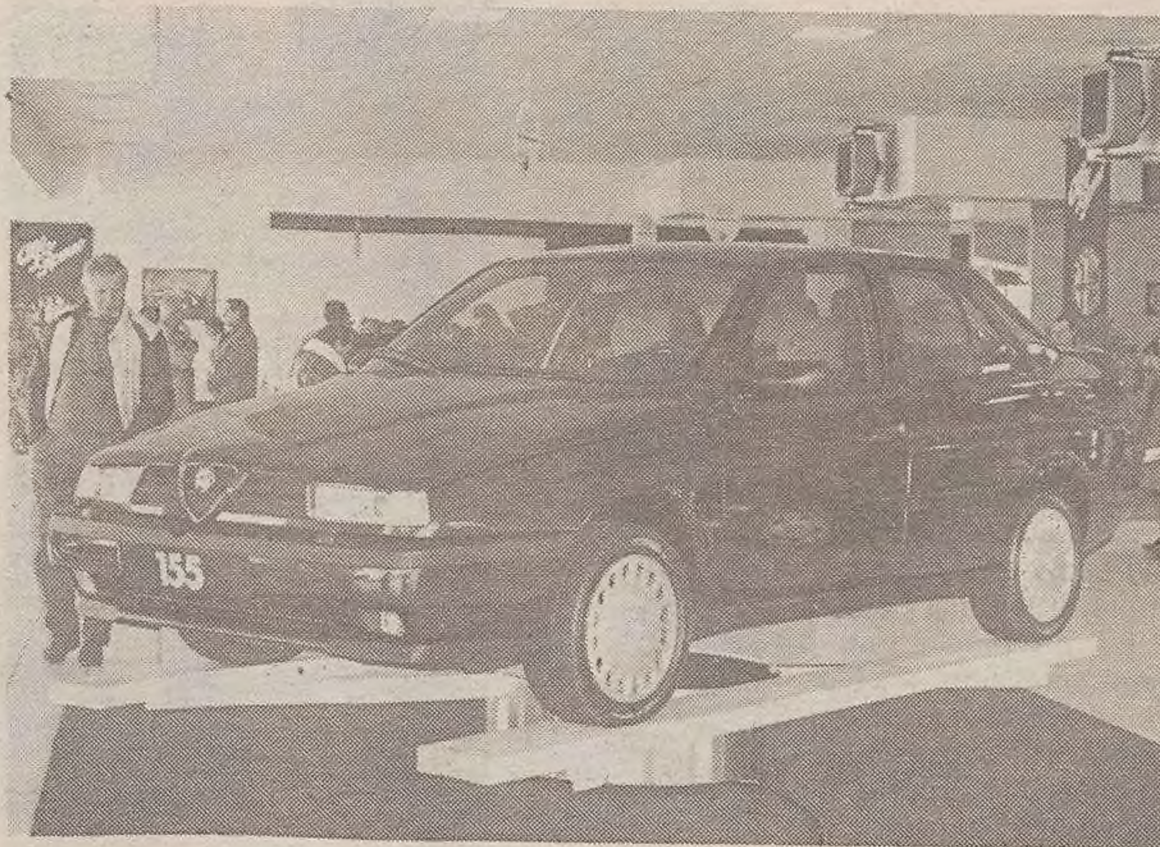
Le sospensioni anteriori seguono lo schema McPherson e hanno montati telescopici collegati alla scocca tramite tasselli sdoppiati. I molloni sono disassati e conici, per ridurre le spinte non coassiali sullo stelo e rendere più dolce la manovra di sterzo.

La particolare geometria delle sospensioni anteriori consente alla 155 di avere l'effetto «antidive», grazie al quale in frenata la macchina, invece di abbassare il muso, mantiene un assetto praticamente orizzontale.

La sospensione posteriore ha la struttura ancorata elasticamente alla scocca con quattro silent-block che in curva si deformano in modo da consentire una leggera rotazione dell'intero gruppo di sospensione.

Sulla V6 sono disponibili come optional le sospensioni a smorzamento controllato. La gestione del sistema elettronico ammortizzante è possibile sia in automatico che manuale. Se si sceglie la funzione «auto», la taratura «hard» e «soft» delle sospensioni viene scelta in tempo reale dalla centralina elettronica a seconda del tipo di guida e del percorso. Se invece si imposta la funzione «sport» la taratura degli ammortizzatori si programma su un assetto stabilmente rigido, adatto a una guida veloce e sportiva. La taratura «hard», impostata in memoria con questa funzione, viene mantenuta attiva fino alla successiva predisposizione del sistema «auto».

Le 155 montano tutte un cambio a 5 rapporti, con la quinta marcia di potenza, accoppiato con frizione monodisco a secco a comando idraulico. Quattro freni a disco (anteriori autoventilanti), ABS di serie sulla V6 e a richiesta per le 155 1.8 e 2.0 completano le informazioni tecniche. Da rilevare infine la scocca con struttura a deformabilità controllata.





CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE

La banca in casa

Servizi telematici, bonifici in giornata, una tessera per tutte le operazioni

Una perfetta segretaria. Così potrebbe essere definita la Cassa di Risparmio di Trieste, che offre ai suoi clienti una serie di servizi totalmente automatizzati. Niente più file agli sportelli, tempi ridotti, operazioni che vengono fatte direttamente dalla banca.

Vediamo quali.

Tutto inizia con l'accredito automatico dello stipendio in conto corrente, attraverso il quale il cliente, oltre ad ottenere condizioni di favore su spese e interessi bancari, ha la possibilità di gestire le proprie disponibilità finanziarie in maniera moderna, avvalendosi dei servizi telematici che la CRT mette a disposizione.

Basta una semplice disposizione permanente per incaricare la banca ad effettuare in forma automatica pagamenti dell'ACEGA, della SIP, dell'affitto e di tutte le altre scadenze periodiche. Il servizio per la clientela è gratuito, ed evita il rischio di dimenticanze che potrebbero risultare costose.

Il cliente CRT può entrare in possesso di una tessera magnetica abilitata ai servizi telematici all'avanguardia, il primo dei quali è il conosciutissimo BANCOMAT. Il prelievo automatico dei soldi non costa se effettuato presso un BANCOMAT della propria banca e la CRT ha una rete capillare di distributori nell'intera provincia di Trieste.

La stessa tessera serve anche per poter accedere ai moderni centri self-service della CRT dove, oltre ai distributori automatici, funziona il servizio CARIFAST, grazie al quale si può controllare la posizione del proprio conto corrente, conoscere il saldo, le ultime operazioni effettuate, gli assegni emessi, la situazione dei BOT ed effettuare pagamenti delle bollette.

Nel più centrale dei self-service, in via del Teatro, è stato attivato un distributore automatico di valuta estera, con addebito direttamente in conto, utilizzando la stessa tessera. Con la tessera, inoltre, si può usare il servizio POS (point on sale), formato da terminali presenti presso i maggiori centri commerciali e negozi. Il servizio, diffuso in scala nazionale, è stato introdotto a Trieste proprio dalla Crt e consente di acquistare senza assegni e contante, utilizzando la tessera magnetica con l'addebito in conto.

Su questa strada la CRT si sta sempre più perfezionando con l'obiettivo di rendere la rete ancora più capillare. Un esperimento in tal senso è stato effettuato in collaborazione con le Cooperative Operaie in via Doda/Svevo, dove è presente in ogni cassa un terminale POS.

La tessera che la Cassa di Risparmio di Trieste chiama CRT-PASS è stata personalizzata anche in modo diverso in relazione alla clientela alla quale si rivolge. Ad esempio, le funzioni della CRT-PASS sono le stesse della CARTA GIOVANI, con l'ulteriore vantaggio di ottenere, grazie alla carta, sconti e agevolazioni presso numerosi negozi convenzionati.

La CRT-PASS e la CARTA GIOVANI consentono prelievi e spese fino a 500.000 lire. Per importi superiori la CRT mette a disposizione della clientela una vasta gamma di CARTE DI CREDITO che offrono, tra l'altro, la comodità di un rimborso rateizzato.

Nel campo dell'automazione non va dimenticato il servizio HOME-BANKING, la banca in casa, utilissimo soprattutto a professionisti ed aziende che, con un semplice computer, possono colloquiare direttamente con la banca ed effettuare operazioni dal proprio studio o dall'abitazione.

Un altro interessante strumento, a disposizione questa volta della clientela privata, è il BANCATEL, un semplice apparecchietto che viene accostato alla cornetta di un qualsiasi telefono, anche pubblico, e, grazie ad un codice d'ingresso personale al centro elettronico della CRT, consente di accedere alle informazioni sul proprio conto corrente quali movimenti e saldo.

La CRT, in linea generale, segue ed aderisce alle innovazioni che emergono a livello nazionale e che coinvolgono l'intero sistema bancario. Ciò per assicurare alla clientela servizi sempre più rapidi ed automatizzati.

L'ultima di queste novità è il servizio BONIFICI VELOCI, che assicura bonifici urgenti nello stesso giorno in cui il cliente ha dato la disposizione e bonifici ordinari in tempi non superiori a 4 giorni.

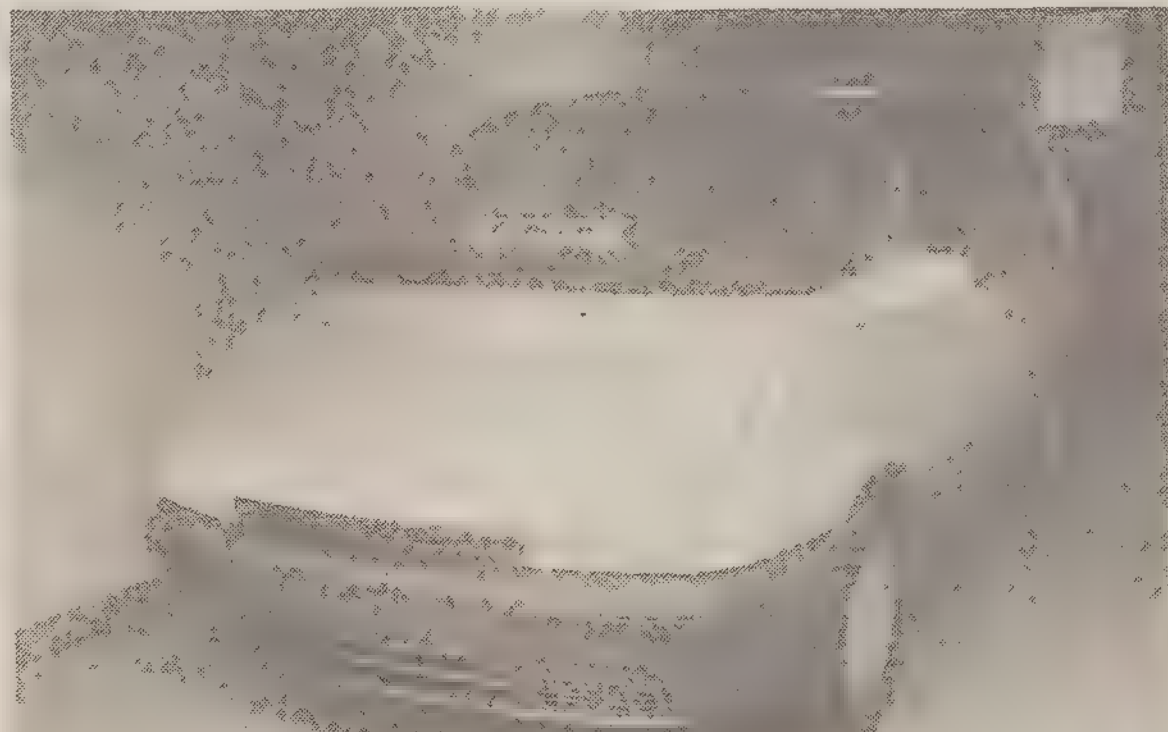
Alessandro Bourlot

DA ZAGARIA TUTTI I MODELLI RENAULT

E' questione di stile

L'elegante Clio Baccara, la sportiva Clio 16 v, lo spazioso Espace





La Renault aveva un obiettivo nel 1991, quello di vendere in Italia più di 200.000 macchine e a gennaio, quando sono stati resi noti i dati, si è saputo che il risultato era stato centrato, il muro delle 200.000 Renault era stato superato. Gran merito di questo successo va attribuito alla Clio, una macchina che ha incontrato subito un grande successo e che viene prodotta con motorizzazioni che vanno da 1100 a 1800 cc, catalizzati e non, in versioni a 3 e 5 porte e con diversi allestimenti. Alle versioni «normali» si era aggiunta la sportiva 16 valvole e oggi l'ultima perla si chiama Baccara, una Clio raffinata, per chi vuole qualcosa di veramente speciale. E speciale lo è anche l'Espace, l'unico monovolume europeo, qualcosa di nuovo nel mondo dell'automobile. Non va dimenticato che tutti i modelli Renault sono disponibili sia in versione catalizzata che normale. Vediamo nel dettaglio questi modelli.

Clio Baccara

La Baccara si distingue per gli interni in pelle per il cuoio sul pennello delle porte, per il pomello del cambio in legno di noce e il soffietto in cuoio, per l'aria condizionata e il sedile del conducente regolabile in altezza e lombare. Ma non è finita. Sotto il ripiano posteriore è stato ricavato un vano porta abiti, dove possono essere riposti anche i vestiti più delicati senza temere di sgualcirli. La Clio Baccara è raffinata anche per i cerchi in lega, i paraurti anteriori con fari fendinebbia, i codolini sottoscocca, i retrovisori regolabili elettricamente e autosbrinanti in tinta carrozzeria. E il cuore? E' generoso, con quattro cilindri in linea da 95 cavalli e 185 all'ora. Dischi autoventilanti anteriori, dischi pieni posteriori, servofreno e servosterzo non sono che alcune delle caratteristiche della Baccara. Il tutto per 23.990.000 lire le 3 porte e 24.910.000 la 5 porte.

Clio 16 v

E' la più sportiva della gamma Clio, pur senza risentire in fatto di confort e di dolcezza di guida. La 16 v ha un motore da 1764 cc che eroga una potenza di 140 cavalli. Fila a 212 km/h e passa da 0 a 100 chilometri all'ora in 7.78 secondi. E' disponibile esclusivamente con carrozzeria a 3 porte ed è riconoscibile rispetto alle altre versioni per il nuovo disegno dei parafanghi, più larghi, e per la presa d'aria dinamica sul cofano motore. La strumentazione si avvale di una grafica moderna ed è di facile lettura. Conserva intatte le caratteristiche di docilità di guida, di abitabilità e di sicurezza che hanno decretato il successo delle versioni normali. Versioni normali che però hanno tutte un elevato livello di prestazioni, basti pensare che la Clio 1.4 RT fa tranquillamente i 175 all'ora. La Clio 16 v costa 23.290.000 lire chiavi in mano.

Espace

L'Espace, come si diceva, è l'unica monovolume prodotto in europa e la sua concezione è innovativa. E' un 7 posti che consente di fruire pienamente di tutti gli spazi ed è destinato a una clientela che lavora, ma è l'ideale anche per il tempo libero e per chi deve trasportare spesso più persone del normale, vedi una famiglia numerosa. Gli Espace sono tutti in versione catalizzata, montano motori 2000 benzina e il modello base, contraddistinto dalla sigla RT costa 37.740.000 lire chiavi in mano, mentre l'RXE, con aria condizionata di serie, viene 42.400.000 lire. L'ammiraglia è l'Espace RXE 2.8, ma la cilindrata oltre i due litri, e quindi l'IVA al 38 per cento, fanno lievitare il prezzo.

Motori Motori Motori Motori Motori

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

A2841

L'USATO A TRIESTE

LE QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 31 MARZO '92

VETTURE fino a 2,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Ford Fiesta 1100 S ottima	1980	sì	ALPINA
Austin Clubman 1000 SW	1981	sì	ALPINA
Bmw 318 metallizzato	1980	-	ALPINA
Fiat 126 Personal 4 unipro	1982	sì	ALPINA
Audi 80 Gl	1975	-	A. CATULLO
Fiat 126	1977	-	A. CATULLO
Fiat Ritmo 60 CL	1981	-	A. CATULLO
Renault 5 TL	1984	-	A. CATULLO
Fiat 127 1050 5 m.	1982	-	AUTOSANDRA
Metro Surf	1984	3 m.	AUTOSANDRA
A 112 Elite	1982	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat Ritmo 60 Cl	1982	-	CARVAT
Renault R 5 GTL 5p	1981	3 m.	DAGRI
Renault R 11 TCE 1.1	1984	3 m.	DAGRI
Innocenti Mini 3 c	1984	3 m.	DAGRI
Mini Minor	1974	-	DINO CONTI
A 112 Junior	1983	6 m.	DINO CONTI
Peugeot 104	1983	6 m.	DINO CONTI
Renault 5 GTL 5 marce	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiesta 900 Quartz	1983	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault 5 TL	1983	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Escort 1.300 GL	1984	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Ritmo 60 CL	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Orion 1300 GL	1984	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Austin Metro Surf	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Aprilia Pegaso 125	1989	7000km	PADOVAN DE CARLI
Renault 5 TL	1979	-	PADOVAN DE CARLI
Peugeot 140 ZL	1983	-	PADOVAN DE CARLI
A 112 Junior	1984	-	PADOVAN DE CARLI
Renault 5 GTL	1983	-	PADOVAN DE CARLI
Fiat 126 BS	1988	3 m.	PADOVAN DE CARLI
Talbot Samba	1981	6 m.	PANAUTO
Fiat 126 P.G.	1982	-	ZAGARIA
Renault 5 GTL	1982	-	ZAGARIA
Opel Ascona S	1980	-	ZAGARIA
Renault 5 autom.	1983	-	ZAGARIA

VETTURE da 3 a 5,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Fiat 126 ultimo tipo	1989	sì	ALPINA
Supercinque TC 950	1986	sì	ALPINA
Lancia Delta 1300	1983	sì	ALPINA
Innocenti Small 500 LS	1988	sì	ALPINA
A.R. Giulietta 2.0	1985	3 m.	A. CATULLO
Fiat Uno 55 S 3p.	1985	3 m.	A. CATULLO
Fiat Ritmo 70 S	1983	3 m.	A. CATULLO
Opel Kadett 1.3 GLS	1985	3 m.	A. CATULLO
Renault 4 TL	1987	3 m.	A. CATULLO
Ford Escort 1.4	1986	3 m.	AUTOSANDRA
Lancia Beta 1.6	1980	3 m.	AUTOSANDRA
V.W. Golf	1983	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat Uno 45 Fire	1985	3 m.	AUTOSANDRA
Ford Escort 1.3 L	1983	3 m.	AUTOSANDRA
Seat Ibiza 1.2	1987	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat 126 Bis	1988	6 m.	AUTOSANDRA
Mini 1000	1984	6 m.	AUTOSANDRA
Seat Fura GL 900	1985	—	CARVAT
Alfa Romeo 33 1300	1984	-	CARVAT
Volkswagen Polo 1050	1985	—	CARVAT
Lancia Beta Ex. HPE i.e	1984	—	CARVAT
Fiat Uno 55 S 1100	1983	—	CARVAT
Alfa Romeo 33 S 1300	1983	—	CARVAT
Alfa Romeo 33 Q.O. 1500	1986	—	CARVAT
Fiat Ritmo 60 S 1100	1984	—	CARVAT
Fiat Uno 45 Sting 900	1987	1 a.	CARVAT
Renault 11 TL 1200	1987	1 a.	CARVAT
Alfa Romeo 33 Q.V. 1500	1984	—	CARVAT
Fiat 126	1987	3 m.	DAGRI
Fiat Uno 45	1984	3 m.	DAGRI
Fiat Uno 45 Fire	1987	3 m.	DAGRI
Fiat Uno CS	1988	3 m.	DAGRI
Fiat Ritmo 60 CL	1987	3 m.	DAGRI
Seat Marbella	1987	3 m.	DAGRI
Citroen BX 1.3	1986	3 m.	DAGRI
Renault Super 5 TC	1986	3 m.	DAGRI
Renault Super 5 GTL	1985	3 m.	DAGRI
Opel Corsa Swing	1984	3 m.	DAGRI

Motori Motori Motori Motori Motori Motori

D2247

L'USATO A TRIESTE

QUOTAZIONI UFFICIALI VALIDE FINO AL 31 MARZO '92

CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE



MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Super 5 GTX 1.4	1989	12 m.	DAGRI
Super 5 GT turbo	1986	3 m.	DAGRI
Renault 21 TXE 2.0	1986	3 m.	DAGRI
Renault R19 TRE 1237	'89	12 m.	DAGRI
Fiat Regata 70 S	1985	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 60 S	1987	6 m.	DINO CONTI
Fiat Ritmo 130 R	1986	6 m.	DINO CONTI
Lancia Prisma 1.6	1987	6 m.	DINO CONTI
Citroen BX 1.4	1986	6 m.	DINO CONTI
Land Rover	1979	6 m.	DINO CONTI
Renault 5 GTR	1989	6 m.	DINO CONTI
Citroen AX Kway	1989	6 m.	DINO CONTI
Ford Fiesta 1.6 XRZ	1988	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno turbo i.e.	—	—	GIENNE
Seat Ibiza SXI	—	—	GIENNE
Autobianchi Y10	—	—	GIENNE
VW Golf GTI T.A.	—	—	GIENNE
Porsche 924	1980	—	GIROMETTA
Lancia Delta 1.3 LX	1986	—	GIROMETTA
Seat Ibiza 1.2 GL 5 p.	1987	sì	GIROMETTA
BMW 318 i.	1986	sì	GIROMETTA
BMW 320 i.	1984	sì	GIROMETTA
Fiat Uno 60 Smart	1989	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Lancia Prisma i.	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Fiesta 1.1 Ghia	1989	1 a.	LA CONCESSIONARIA
Ford Fiesta 1.1 CLX	1989	1 a.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Regata 70 fam.	1988	—	LA CONCESSIONARIA
VW Polo 1.1	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Sierra 2.0 Sport	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
A.R. 33 1.3	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
A.R. 90 is 2.0	1984	—	LOVE CAR
Autobianchi Y10 Fila Fire	1987	—	LOVE CAR
Rover 216 Vitesse	1988	—	LOVE CAR

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Fiat Regata 100 S	1985	—	LOVE CAR
Peugeot 205 CT 1.1 c.	1986	—	LOVE CAR
VW Polo Bestseller	1989	—	LOVE CAR
Citroen AX TRE Vip	1990	6 m.	PANAUTO
Seat Ibiza SXI	1989	6 m.	PANAUTO
Fiat Ritmo Cabrio	1986	6 m.	PANAUTO
A.R. Alfa 33 1.3 S	1986	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno 60 3p.	1987	6 m.	PANAUTO
BMW 635 GSI	1979	6 m.	PANAUTO
Saab 900 turbo T.A.	1982	—	PADOVAN DE CARLI
Peugeot 205 XR 1.1	1987	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Citroen AX Sport	1988	3 m.	PADOVAN DE CARLI
Citroen BX 1.6 TR	1987	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Y 10 Fire LX	1987	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Fiat Uno 70 SX Digit	1988	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Peugeot 309 GL 1.1	1989	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Lancia Prisma 1.5	1987	3 m.	PADOVAN DE CARLI
Mini 990 SE	1989	3 m.	PADOVAN DE CARLI
Fiat Regata 70 SW	1987	3 m.	PADOVAN DE CARLI
Fiat Tipo 1.6 Digit A.C.	1988	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Fiat Croma CHT	1987	—	NASCIMBEN
Lancia Prisma 1.5	1986	—	NASCIMBEN
Seat Marbella	1987	—	SERRI
VW Golf GTI 1.8	1984	—	SERRI
Fiat Regata 70 S	1986	—	SERRI
Fiat Panda 4x4	1986	—	SERRI
Fiat Uno 60S	1986	—	SERRI
Citroen BX 1124	1988	—	SERRI
Fiat Tipo Dgt	1988	—	SERRI
Fiat Uno 60S 5p.	1988	—	ZAGARIA
Peugeot 205 XS	1987	—	ZAGARIA
S 5 Campus	1990	—	ZAGARIA
Alfa 33	1985	—	ZAGARIA

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Rover 2.0	1984	—	ZAGARIA
Fiat Uno turbo i.e.	1986	—	ZAGARIA
R 11 TL	1988	—	ZAGARIA
S 5 GTR 5p.	1988	—	ZAGARIA
S 5 TSE	1986	—	ZAGARIA
R. Express	1988	—	ZAGARIA

VETTURE da 10 a 14,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Bmw 320 ABS	-	-	GIENNE
Bmw 320 2p	-	-	GIENNE
Saab 900 I Interc. Sedan	1986	sì	GIROMETTA
Subaru SW turbo 4 wd	1987	sì	GIROMETTA
VW Golf 1800 GTI 3p	1989	sì	GIROMETTA
VW Golf 1800 Syncro	1988	sì	GIROMETTA
Fiat Croma i.e. Turbo	1986	sì	GIROMETTA
Land Rover 90 TD	1988	sì	GIROMETTA
Fiat Tipo 1400 Digit.	1990	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ritmo Cabrio 1500	1985	-	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1600 Ghia	1991	1 a.	LA CONCESSIONARIA
Bmw 318i 4p	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
A.R. 75 1.6 carbur.	1987	-	LOVE CAR
A.R. 33 Sw 1.7 ie	1990	-	LOVE CAR
Peugeot 405 GR 1.6 sw	1989	-	LOVE CAR
VW Golf 16 v. T.a.	1986	3 m.	PADOVAN DE CARLI
A.R. 33 SW 4x4	1986	3 m.	PADOVAN DE CARLI

ALPINA Basovizza tel. 226600 P.zza Dalmazia 3 tel. 362821	**AUTOSALONE CATULLO** Via F. Severo 30 tel. 350851	**AUTOSANDRA** Via Flavia 17/27 tel. 829777/8	**CARVAT** Via Caboto 22 tel. 820484	**L. DAGRI** Via Flavia 118 tel. 281212/3
DINO CONTI Strada della Rosandra 2 tel. 820948	**GIENNE** Via Flavia 200 tel. 827032	**GIROMETTA** Via Franca 4/2 tel. 304893/310202	**LA CONCESSIONARIA** Via Caboto 24 tel. 3898111	**LOVE CAR** Strada della Rosandra 50 tel. 281365/830308
PADOVAN & DE CARLI Via Flavia 47 tel. 827782	**PANAUTO** Strada della Rosandra 2 tel. 820948	**NASCIMBEN** Zona Industriale Noghere SS 15 tel. 232277	**SERRI TULLIO** Via Ginnastica 56 Via Brunner 14 tel. 727069/724211	**ZAGARIA** Piazza Sansovino 2 tel. 308702

M2523

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Peugeot 205 GTI 1900	1988	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Peugeot 305 GTI 1900	1988	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Renault 19 TXI a.c.	1991	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Citroen BX 19 GTI	1988	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Suzukj 5p 413 acc.	1988	3 m.	PADOVAN & DE CARLJ
Bmw 318 i 2p t.a.	1988	6 m.	PANAUTO
Citroen BX 1.6 TRS	1988	6 m.	PANAUTO
Alfa 33 1.3 S sportwagon	'89	6 m.	PANAUTO
Bmw 318 2p. t.a.	1987	-	F.LLI NASCIMBEN
Peugeot 405 SR	1988	-	F.LLI NASCIMBEN
Fiat Tipo DGT Fire	1990	-	SERRI
Lancia Prisma 1.6 i	1988	-	SERRI
Fiat Tipo 1.6 Digit A/C	1988	-	ZAGARIA
Suzuki 413 js	1988	-	ZAGARIA
Range Rover A/C	1981	-	ZAGARIA
Clio 1.4 RT 5p	1991		ZAGARIA
VW Golf GTI	1985	-	ZAGARIA

VETTURE fino a 14,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Bertone Supercabriolet 1600	'87	sì	ALPINA
Alfa 75 1800 stupenda	'86	sì	ALPINA
Peugeot 405 GR serv.	1988	6 m.	A. CATULLO
VW Golf GTI t.a.	1987	6 m.	A. CATULLO
VW Golf GTI t.a.	1988	6 m.	A. CATULLO

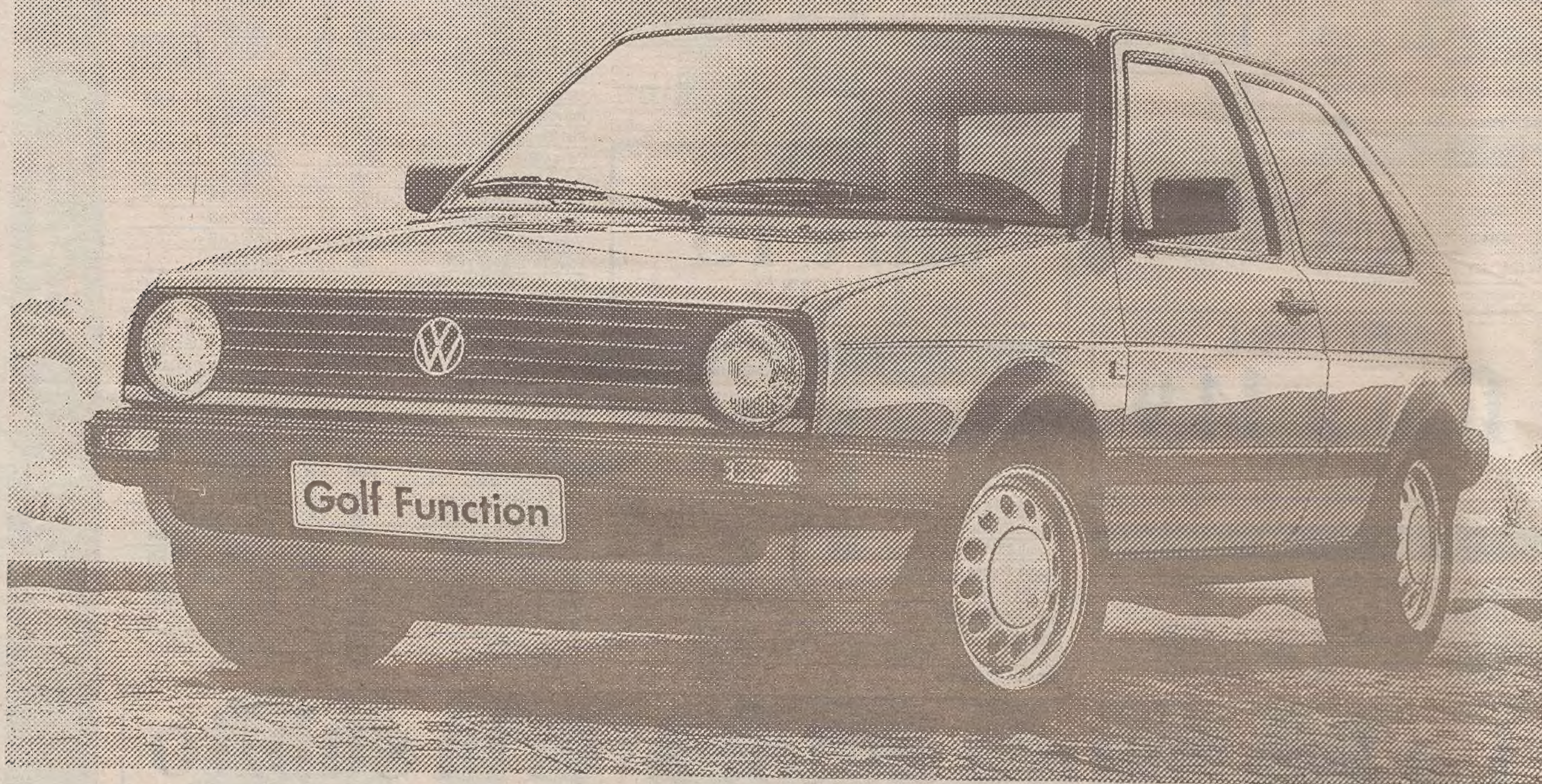
MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Mercedes 190 E TAVE	1984	6 m.	A. CATULLO
Lancia Thema 16 v	'88-'89	6 m.	AUTOSANDRA
A.R. 20 TW sp	1988	6 m.	AUTOSANDRA
Rover 820 16 v.	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Volvo 480 turbo	1990	6 m.	AUTOSANDRA
Range Rover 4 p '81	'85-'89	6 m.	AUTOSANDRA
Maestro Van Autocarro	1988	6 m.	AUTOSANDRA
VW Golf Memphis	1988	1 a.	CARVAT
Alfa 33 i.e. 1700	1989	1 a.	CARVAT
Alfa 75 carb. 2000	1986	-	CARVAT
Fiat Croma i.e. 2000	1988	1 a.	CARVAT
Maserati biturbo	1983	6 m.	DINO CONTI
Renault R21 RS	1988	6 m.	DINO CONTI
Opel Corsa 1.6 GSI	1990	6 m.	DINO CONTI
VW Golf 1.8 GTI DGT	1989	6 m.	DINO CONTI
Nissan Micra 1.2 5p.	1991	6 m.	DINO CONTI
Fiat Tipo 1.4 DGT	1990	6 m.	DINO CONTI

VETTURE oltre 15 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Lancia Dedra 1.8 ie cond.	1990	6 m.	A. CATULLO
Audi 80 semestrale	1991	6 m.	A. CATULLO
Lancia Thema i.e. clim. 2.0	'86	-	CARVAT
Alfa 75 Twin Spark	1988	1 a.	CARVAT
Alfa Romeo 33 1.6 Bosc.	1990	1 a.	CARVAT
Bmw 320i 6 v. Luxe	1988	1 a.	CARVAT
Espace Tse de Luxe	1986	3 m.	DAGRI
Renault R21 turbo Quadra	11/90	12 m.	DAGRI
Lancia Thema i.e. 16v.	-	-	GIENNE
AR 164 T. W.	-	-	GIENNE
Fiat Tipo 16 v. A.C.	-	-	GIENNE
Rover 820 Sterling	-	-	GIENNE
A.R. 75 1.8 i.e.	-	-	GIENNE
Renault R21 turbo	-	-	GIENNE

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Saab 9000 cd	-	-	GIENNE
Lancia Dedra 2.0 A3S	-	-	GIENNE
A.R. Duetto spider	-	-	GIENNE
Bmw 316i a.c.	-	-	GIENNE
Saab 9000 T 16	1987	sì	GIROMETTA
Saab 9000 Turbo CD	1989	sì	GIROMETTA
Saab 9000 Turbo 1.6	1989	sì	GIROMETTA
Lancia Delta Integrale	1983	sì	GIROMETTA
Lancia Thema 2.0 IE turbo	'87	sì	GIROMETTA
Alfa 75 T.S.	1987	sì	GIROMETTA
Mercedes 190 E	1988	sì	GIROMETTA
VW Golf G60 Rally	1990	sì	GIROMETTA
AR Duetto 1000	1991	sì	GIROMETTA
Ford Scorpio 2000 Ghia	1987	1 a.	LA CONCESSIONARIA
Ford Scorpio 2000 Ghia	1989	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Audi 100 E 2.01	1988	-	LOVE CAR
Bmw 520i abs	1988	-	LOVE CAR
Fiat Tipo 16 v. 1.8 i.e.	1990	-	LOVE CAR
Volvo 440 carb T.A. e vett.	1990	-	LOVE CAR
Volvo 440 turbo	1990	-	LOVE CAR
Volvo 480 turbo	1988	-	LOVE CAR
Volvo 740 TD Intercooler	'88	-	LOVE CAR
Volvo 740 GTL 16 v.	1989	-	LOVE CAR
Volvo 740 turbo 16 v SW	'90	-	LOVE CAR
Volvo 760 GLE TD Intercooler	'88	-	LOVE CAR
Peugeot 405 Mi 16 clim.	1988	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Peugeot 405 SRi AC ABS	1989	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Lancia Thema IE A.C.	1988	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Lancia Dedra 2.0 I.E.	1990	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Peugeot 205 GTI Cabrio	1989	6 m.	PADOVAN DE CARLI
Peugeot 205 GTI 1.9	1990	6 m.	PANAUTO
Citroen XM 2.0 Pach	1989	6 m.	PANAUTO
Audi 90 2.0	1989	6 m.	PANAUTO
A.R. 164 Turbo	1988	6 m.	PANAUTO
Lancia Thema 16v i.e.	1990	6 m.	PANAUTO
Mercedes Benz 200 E ABS	'88	1 a.	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 200 E cond.	'87	1 a.	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 190 carb.	'88	1 a.	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 190 E	1987	1 a.	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 190 E T.A.	1985	1 a.	F.LLI NASCIMBEN
Isuzu Trooper	1988	-	ZAGARIA
Suzuki Vitara	1989	-	ZAGARIA
R21 Nevada GTX 4x4	1990	-	ZAGARIA

Una linea che conosciamo
e amiamo (quella della Golf 2).
Il catalizzatore a tre vie
regolato da sonda Lambda, di serie.
Il tettuccio apribile di serie
e un rivestimento interno pensato
appositamente per questo modello.
Il servosterzo di serie
nella versione 1600 cc.
Il prezzo: 15.600.000 (la 1300),
16.900.000 (la 1600).



Golf Function. Una Golf al prezzo di un'auto normale.

b2649

In vendita da:

DINCONTI

TRIESTE - STRADA DELLA ROSANDRA 2

AUTOPETELIN
Via Coroneo 33

VODOPIVEC GIOVANNI
Via Sgonico 50/a

BE. MA. SE.
Via Combi 19

CARR. G. & B.
Strada della Rosandra 14



Volkswagen
C'è da fidarsi.